

L A DEUXIEME DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE : ACQUIS ET PERSPECTIVES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS.

I) Historique de la Décennie

L'importance que revêt le développement d'un système intégré des transports et de communication en tant que base de l'intégration physique du continent pour le développement régulier du trafic national et international, indispensable à l'essor du commerce a toujours été souligné par les Etats africains.

C'est la raison pour laquelle , à leur demande, que l'Organisation des Nations Unies avait proclamé deux décennies pour les transports et communications en Afrique : la première de **1978 à 1988** et la seconde de **1991 à 2000**.

LES OBJECTIFS DE LA 2^{ème} DECENNIE

Les objectifs globaux et sectoriels du programme de la 2^{ème} décennie ont été adoptés en novembre **1989** à la 7^{ème} réunions des Ministres africains des Transports et de la Planification tenue à Tanger (Maroc).

Le programme a été officiellement lancé en **novembre 1991**, lors du symposium sur les transports et les communications à Bruxelles avec **708** projets, dont **508** pour les transports repartis comme suit :

routes et transports routiers **214**, chemins de fer **89**, transports aériens **77**, transports maritimes **40**, ports maritimes **37**, transports multimodal **27**, transports par voie d'eau intérieures **17** transports urbains **17** .

a) Exécution des projets

La mise en œuvre du programme, en terme d'exécution des projets, a donné les résultats ci-après :

Nombre de projets achevés	: 354
Nombre de projets partiellement exécutés	: 112
Nombre de projets non exécutés	: 202
Nombre de projets abandonnés	: 40

TOTAL	708
--------------	------------

. Ainsi, pour le secteur des transports il ya **331** projets totalement ou partiellement exécutés. Il se dégage un taux d'exécution d'environ **66%** pour l'ensemble du programme mais seulement de **65 %** pour les transports.

. A l'exception du sous-secteur « transport multimodal », le taux d'exécution est partout d'au moins **50%**. Avec **66%** pour l'ensemble du programme, on peut considérer que l'exécution physique du programme est plutôt bonne.

Exécution financière des projets

Les coût total des 708 projets était de 17260,97 M\$ en 2000 contre une estimation de 12745,56M\$ au moment de leur approbation en 1991 et 1993, soit un accroissement d'environ 35,4%. Ainsi, le coût des projets a connu une forte augmentation à la suite de modifications apportées tant dans la taille de certains projets qu'au niveau de leurs objets ; des études ont été transformées en travaux. Au niveau du financement, il a été mobilisé pour les projets environ 9005,51 millions \$ pour un coût total des projets non abandonnés de 16 852,08 millions \$, soit un taux de mobilisation d'environ **54%**. Le financement se répartit comme suit : Secteur des transports (**7290,59 millions \$**, soit un taux de mobilisation d'environ **51%**) dont routes et transport routier (**3265,32 M\$ et 41%**), chemins de fer (**242,03 M\$ et 66%**), transport aérien (**389,57 et 73%**), transport multimodal (**51,41 M\$ et 55%**), transport par voies d'eau intérieures (**82 M\$ et 81%**), transport urbain (**75,05 M\$ et 48%**), transport maritime (**69,69 M\$ et 84%**), ports maritimes (**383,57 M\$ et 77%**), Secteur des communications (**1714,92 M\$ et 54%**) dont télécommunications (**1671,25 M\$ et 84%**) radiodiffusion (**26,28 M\$ 20%**), service postaux (**17,39 M\$ et 32%**), **Projet nationaux (8506,49% M\$ et 53)**, **projets sous-régionaux (427,24 M\$ et 89%)**, **projets régionaux (64,63 M\$ et 63%)**, Afrique Centrale (**288,13 M\$ et 41**), Afrique de l'Est (**1809,10 M\$ et 65%**), Afrique Australe (**2701.38 M\$ et 74%**), Afrique de l'Ouest (**2213,27 M\$ 75%**), la région (**125,29 M\$ et 72%**).

Il en ressort un taux de mobilisation de ressources inférieur à 50% pour les sous-secteurs "routes et transport routier", transport urbain "radio-diffusion" et "services postaux" ainsi que pour les sous-régions, Afrique Centrale et Afrique du Nord. Pour le sous-secteur "routes et transports routier de la sous-région Afrique du Nord, cette faiblesse du taux de mobilisation résulte de la situation exposée au paragraphe 35 ci-dessus. En tenant compte de l'existence d'un financement d'environ 2096,45 M\$ au moment du lancement du programme, le montant des ressources mobilisées au cours de la période de la Décennie s'élève à 6909,90 M\$, ce qui représente environ 65% du montant du "reste à financer", soit 10 240,22 M\$ au début de la Décennie, le coût des projets abandonnés (408,89 M\$) étant exclu. Aussi, peut-on considérer que la performance de mobilisation de ressources a été bonne au regard des conditions difficiles de mise en œuvre du programme.

II) Acquis

Au cours de la deuxième Décennie, le secteur des transports a connu une évolution considérable, tant en ce qui concerne les infrastructures que les services, tout cela, malgré les troubles socio- politiques qui ont émaillé beaucoup de pays pratiquement dans toutes les 5 sous-régions et les catastrophes naturelles, survenues au moins dans deux sous-régions.

Dans le sous secteur des routes, la longueur du réseau routier a passé d'environ **1.404.000 km**, hors l'Afrique du Sud, en 1991, à **1.530.482 km** en 1999, soit un accroissement de **9 %**.

Dans les mêmes conditions, la longueur du réseau bitumé a passé de **242.000 km** à **547.743 km**, soit un accroissement d'environ **128 %** représentant un accroissement annuel moyen de plus de **10 %**.

Pendant ce temps, la distribution routière a atteint 2,71 km / 10.000 habitants (y compris l'Afrique du Sud) alors qu'elle n'était que d'environ 2,3 km/10.000 habitants (y compris l'Afrique du Sud) en 1990, soit un accroissement de 18 %. Aujourd'hui, y compris l'Afrique du Sud, la densité routière est de 6,84 km pour 100 km², ce qui reste toujours insuffisant par rapport aux autres continents. La qualité reste bonne pour environ 40 % du réseau retenu, contre environ 39 % au début de la Décennie, ce qui laisse apparaître un effort appréciable d'entretien ayant permis de maintenir une qualité acceptable malgré les extensions autonomes.

Des réformes importantes sont intervenues dans l'entretien routier qui fait de plus en plus appel à la participation du secteur privé, non seulement, pour l'exécution des travaux mais, également pour sa gestion, à travers l'établissement d'agences routières autonomes et sur des ressources provenant de fonds routiers autonomes.

Dans le sous secteur des Chemins de Fer, le monopole de gestion des chemins de fer a connu un recul dans plusieurs pays où, sous la pression des ajustements structurels, les Etats ont fini par envisager la participation du secteur privé, le plus souvent à travers des contrats de concession, Nonobstant cette situation, le trafic ferroviaire a connu un certain déclin en raison de l'état du matériel roulant (disponibilité peu régulière), de l'infrastructure (caractéristiques géométriques très contraignantes en matière de vitesse) et des équipements de signalisation et de télécommunication (vétustes et peu fiables) limitant assez fortement la capacité de transport.

Aussi, beaucoup d'espoir pour une relance du trafic ferroviaire reste fondé sur la prise de conscience des Etats à travers leur désengagement de la gestion des chemins de fer au profit d'une participation du secteur privé et l'implication des organisations sous-régionales, (comme le cas de la SADC avec son Protocole sur les transports, les communication et la météorologie), à trouver des solutions pour une gestion efficace des chemins de fer. Au regard du nombre de leurs employés et de l'importance de leurs avoirs immobilisés, les chemins de fer doivent continuer à jouer un rôle économique dans le développement des transports.

Dans le sous secteur du transport aérien, le programme de la Décennie a apporté d'importants changements dans le cadre réglementaire et d'exploitation. Il a permis de mettre une forte pression sur les pays africains pour la libéralisation et la déréglementation de l'industrie du transport aérien, en particulier, l'abandon du concept de " compagnie nationale" comme " transporteur de pavillon". Les insuffisances constatées dans la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro de 1988, constitue, sans aucun doute, l'événement majeur qui a caractérisé le transport aérien africain. Cette décision, en accélérant la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien, a également, entraîné les réformes de gestion, tant des aéroports que des espaces aériens, pour permettre une meilleure transparence de la concurrence qui résulte du libre accès au marché du transport aérien.

Au niveau du trafic, la part des compagnies aériennes dans le trafic mondial reste stationnaire aux environs de **1 %** malgré un essor du trafic aussi bien international qu'intra-africain durant la période de la Décennie, le coefficient de remplissage pour les passagers a dépassé celui de l'Amérique Latine et de Caraïbes et se situe à **12 %** au-dessous de la moyenne mondiale ; par contre, le coefficient de chargement pour le fret, avec **20 %** sous la moyenne reste loin des autres régions.

Le Transport Maritime quant à lui représente **92 à 97 %** du commerce international Africain.

La flotte marchande africaine a vu son tonnage décroître de **7,3 millions de TPL** en 1990 à **6,1 millions de PTL** en 1999.

Cette diminution de la flotte africaine s'est accompagnée de son vieillissement.

Dans le domaine portuaire, l'Afrique possède environ **80** grands ports.

En 1999 le commerce mondial s'est situé à **5,2 milliards** de tonnes sur lesquels seulement **9,8% et 4%** ont été embarqués et débarqués dans les ports africains.

Le Transport multimodal est régi par la convention internationale des Nations Unies sur le transport multimodal, mais qui n'est pas encore entrée en vigueur du fait que les trente (**30**) pays requis ne l'ont pas encore tous ratifié.

La réalisation majeure dans le domaine du transport multimodal en Afrique au cours de la dernière décennie est la création de dépôts de conteneurs intérieurs desservant les pays sans littoral et le développement de la conteneurisation et de trafic du conteneur particulièrement en Afrique Australe.

Le transport urbain en Afrique ne dispose toujours pas d'un cadre institutionnel requis pour ce qui est de son rôle dans la protection de l'environnement, dans la sécurité des routes urbaines bien que l'accroissement de la population urbaine Africaine soit environ **6 %** .

Les villes Africaines consacrent **15 à 20 %** de leurs dépenses budgétaire aux systèmes de transport urbain et un ménage urbain moyen consacre environ **18 %** de son revenu mensuel au transport. L'acquisition de voitures particulières augmente de **15 à 20%** dans les villes. Il est nécessaire d'urgence d'élaborer des politiques appropriées pour le transport urbain afin de réaliser.

A cause des embouteillages, voir des bouchons, le temps mis dans la circulation urbaine contribuent à aggraver les économies des grandes villes du Continent et agissent sur la quantité et la qualité de la production..

Transport par voie d'eau intérieur : l'Afrique dispose d'un type de transport peu cher efficace sur le plan énergétique et pour l'environnement.

Le développement et l'exploitation de ce moyen de transport n'a pas connu une grande avancée pendant la décennie.

Contrairement à d'autres parties du monde, l'Afrique ne dispose que de quelques voies d'eau intérieures navigables : **le Congo, le Nil, le Zambèze** sont classés comme des voies d'eau internationales. Mais la plupart des autres fleuves sont considérés comme à l'état naturel avec des profondeurs variant selon les saisons et imprévisibles il s'agit par exemple du **le Niger qui n'est navigable que sur une petite partie de sa longueur et pendant une petite période de l'année.**

En Afrique centrale et de l'Est les lacs offrent une opportunité pour le transport sur les voies d'eaux intérieures.

Ce mode connaît beaucoup de lacunes qui entravent son développement: les aides à la navigation sont déficientes et l'application de la réglementation quant à la sécurité des navires empruntant les voies d'eau intérieures non conventionnels

Entraves au développement du secteur

En général, le bon fonctionnement du secteur des infrastructures et des services de transport et de communications en Afrique est entravé pour les raisons suivantes.

Absence d'une politique appropriée

Financement insuffisant

Coût élevé de l'infrastructure et des services de transport

Sûreté et sécurité insuffisantes

Faible contribution des régions urbaines et rurales au développement et à la réduction de la pauvreté

Absence de bases de données appropriées

Mauvaise intégration des marchés et insuffisance du réseau d'infrastructures

Au cours des dernières années, les pays africains ont fait des efforts pour le développement de leurs diverses infrastructures et assurer leur durabilité. Cependant, en raison de l'absence d'un cadre directeur approprié et des problèmes liés aux structures institutionnelles existantes, la croissance et l'efficacité du secteur n'ont pas répondu aux attentes.

Les politiques adoptées pour réglementer et exploiter les infrastructures et les services de transport en Afrique ne contribuent pas, pour la plupart, à créer un environnement favorisant la participation du secteur privé.

Certaines des questions qui méritent une attention particulière sont notamment:

- 1)) élaboration et harmonisation de politiques appropriées aux niveaux national, sous-régional et régional ;
- 2) adoption et mise en œuvre de politique de libéralisation des marchés,

- 3) protection des consommateurs et
- 4) élaboration d'un cadre réglementaire approprié pour un environnement libéralisé.

Les perspectives :

Les perspectives dans le domaine des transports en Afrique sont clairement définies dans le projet de déclaration des Ministres Africains des Transports et dans le programme du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique.

Ces perspectives sont entre autres :

- Réduire les délais de la circulation transfrontalière des personnes, des biens et des services ;
- Réduire l'attente et les temps morts dans les ports
- Promouvoir l'activité économique et le commerce transfrontalier des marchandises sur la base de meilleurs liens de transport terrestre ;
- Lutter contre la pauvreté.

Pour ce faire elles visent les objectifs suivants :

1. L'accès aux intrants et aux marchés et la création d'opportunités d'emplois visant à réduire de moitié, d'ici à 2015, la proportion de la population rurale vivant à plus de 2 km d'une voie de communication praticable en toutes saisons.
2. La réduction de moitié d'ici à 2015 de l'écart entre le tarif moyen de transport en Afrique et celui de l'Asie.
3. L'amélioration de l'accès aux zones rurales et urbaines et la réduction des coûts de transport en vue de permettre à tous les enfants d'être scolarisés et de bénéficier d'une éducation de qualité d'ici à 2015.
4. L'amélioration de l'accès aux zones rurales et de la mobilité urbaine afin d'assurer d'ici à 2015 la fourniture des infrastructures sanitaires durables d'accès facile pour tous.
5. L'intervention rapide en matière de transport en cas d'urgence médicale et de cataclysmes dans les communautés rurales, grâce aux infrastructures de communication au niveau communautaire renforcées par des services de transport améliorés, d'ici à 2015.
6. Faire en sorte que le secteur de transport cesse d'être un moyen de propagation du VIH/SIDA, d'ici à 2010.
7. La réduction de moitié du taux de décès par accidents de la route et aussi par les autres moyens de transports, d'ici à 2015.

8. La réduction de moitié du nombre de résidents urbains et ruraux dont les problèmes de mobilité entravent gravement leur accès à l'emploi et aux services essentiels, d'ici à 2015.
9. La promotion d'une politique d'environnement durable dans toutes les activités et programmes de transport, d'ici à 2015.
10. L'arrêt de la production et de l'utilisation de l'essence à plomb, d'ici à 2015.
11. La réduction de moitié du coût de transport dans les pays enclavés et les pays de transit pour promouvoir l'accès de produits aux marchés mondiaux d'ici 2015.
12. L'élimination de toutes les barrières physiques et non-physiques qui augmentent la durée du transport, compliquent les formalités douanières, entravent la circulation des biens et des services d'ici à 2015.
13. L'harmonisation et l'application rigoureuse au niveau des CER d'ici à 2015, des limites de la charge à l'essieu ainsi que des normes techniques des équipements et infrastructures de tout moyen de transport.
14. L'amélioration des services de tous les modes de transport, la réduction de leurs tarifs et la facilitation de la circulation des biens et des personnes dans tous les pays africains, d'ici à 2015.
15. L'adhésion et la conformité aux dispositions des conventions internationales de transport en matière de facilitation de commerce, de sécurité et sûreté.
16. La prise en compte des phénomènes de désertification et les mouvements de sable dans les politiques et programmes de transport.
17. La prise en compte des considérations du genre dans les politiques et programmes de transport.

Pour atteindre ces objectifs, il est proposé entre autres les stratégies suivantes :

Stratégies de mise en oeuvre

1. L'Union Africaine et les Etats Membres devraient adopter une approche claire de mise en œuvre qui détermine les structures institutionnelles aux niveaux continental, régional et national.
2. L'Union Africaine devrait assumer clairement la responsabilité de coordonner la mise en œuvre du programme dans toutes les régions.

3. Les Communautés Economiques Régionales (CER) doivent assurer la coordination de la mise en œuvre au niveau des Etats et rendre régulièrement compte à l'Union Africaine.
4. Les institutions de mise en oeuvre doivent se focaliser sur trois axes principaux dans le cadre de l'exécution du programme :
 - Renforcement et intégration institutionnels;
 - Formulation et mise en oeuvre des stratégies et plans clairement définis; et
 - Garantir la disponibilité d'une capacité adéquate en terme de ressources humaines, financement, système administratif et appui à la formation et à la recherche.
5. L'Union Africaine devrait mettre au point un mécanisme efficace de supervision de la mise en oeuvre au sein de la structure institutionnelle actuelle afin de permettre une évaluation en temps réel des progrès accomplis en vue de la réalisation des OMD.
6. L'Union Africaine devrait adopter des critères bien définis afin d'établir l'ordre de priorité des projets.
7. Les principaux projets prioritaires, relatifs à l'OMD 8, doivent permettre d'accroître les réseaux de liaisons sur le continent, en comblant les chaînons manquants et parvenir ainsi à une intégration multimodale qui facilitera le rapprochement des CER et des Etats membres.
8. L'Union Africain et les CER doivent jouer un plus grand rôle dans la mobilisation des fonds pour les projets remplissant les critères du programme.
9. L'Union Africaine, CER et les Etats Membres devraient améliorer le cadre juridique en vue d'une participation accrue du secteur privé à travers des systèmes comme Public Private Partnerships (PPP) dans le cadre du financement du transport.
10. Introduire des incitations fiscales spécifiques visant à accroître les revenus du transport.
11. L'Union Africaine doit présenter cette déclaration à la 5^{ème} session ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de gouvernement pour adoption ainsi qu'à la Conférence de revue des OMD prévue à New York en septembre 2005.

Appui à l'Union africaine, aux CER et aux Etats membres

La CEA, la BAD, la Banque mondiale, l'Union européenne ainsi que les autres partenaires sont invités à soutenir les stratégies et programmes du secteur des

transports de l'Union Africaine, des CER et des Etats membres afin d'atteindre les objectifs relatifs aux OMD.

L'UN à travers la CEA devrait poursuivre ses efforts de coordination afin de mobiliser le soutien international et permettre une plus grande prise de conscience en matière de coopération dans le domaine de transport de transit, à travers le plaidoyer pour les programmes de transport de transit élaborés et mis en œuvre dans le cadre de l'Union Africaine/NEPAD et les CER.

Cette déclaration a été publiée en avril 2005 à Addis-abeba

Les transports peuvent contribuer à augmenter de 25% le développement du commerce des Etats, et par conséquent l'objectif de croissance économique de 7%.

Leçons

Les principaux problèmes et difficultés exposés et ayant plus au moins entravé l'exécution du programme ont trait au manque de ressources financières, à la carence du mécanisme de coordination et de suivi et à l'avènement de certains phénomènes naturels (inondations, cyclones, etc.). A l'analyse, il apparaît qu'il convient d'y ajouter la mauvaise préparation et la qualité médiocre des projets ainsi que l'environnement réglementaire et de gestion propre aux pays. En effet, il paraît évident que beaucoup de projets approuvés dans le programme de la Décennie n'étaient ni prioritaires, ni pertinents au niveau tant de la relation « coût/avantages » que de celle « coût/efficacité, ni suffisamment élaborés. Les rigidités réglementaires et les résistances aux changements sont, principalement, à la base de la faible exécution des projets du sous-secteur du transport multimodal.

Le Cadre d'action adopté par la Conférence des Ministres africains des transports et des communications en novembre 1997 devait, compte tenu du niveau d'exécution de programme constaté par la deuxième évaluation à mi-parcours, accélérer la mise en œuvre du programme entre 1998 et 2000 et au-delà de l'an 2000. L'exécution de ce Cadre d'action a été moyennement satisfaisant en raison, principalement, du caractère diffus des responsabilités en charge de l'exécution des activités prescrites. Apparemment le cadre ne précise aucun responsable des diverses activités envisagées, ni aucune répartition de ces activités entre les organes du mécanisme de mise en œuvre du programme.

Evaluation des objectifs cibles de la Décennie

41. l'évaluation de la réalisation des objectifs cibles fait apparaître que sur 85 objectifs-cibles et paramètres envisagés, seulement 37 ont été atteints, soit un peu moins de 44% Ce résultat est globalement faible.

tous les deux (2) ans, n'a pas été mise en œuvre.

Dr Younoussa KOITA
Animateur du sous groupe 2.4.1 de l'AIPCR
Conseiller au Ministère des Transports de la
République de Guinée